FLOTA NARODOWA

N 13 (1)

STYCZEŃ

1930



PREZES RADY LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ, PREZES BANKU GOSPODARSTWA KRAJOWEGO DR. ROMAN GÓRECKI

CENA ZŁ. 2

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

ROK III. WARSZAWA, STYCZEŃ 1930 R. Nr. 13 (1).

PRZYPOMINAMY O ODNOWIENIU PRENUMERATY NA ROK 1930. PRZEDPŁATA ROCZNA NA 1930 R. WYNOSI 24 ZŁ., WPŁACAĆ NALEŻY NA KONTO Nr. 18981 P. K. O.



Ruch w porcie gdańskim podczas zimy. Fot. Photo-Plat

WE WSZYSTKICH NUMERACH NASZEGO CZASOPISMA, POCZYNAJĄC OD NUMERU 7/8 Z ROKU UBIEGŁEGO STALE OGŁASZAMY, ŻE „FLOTA NARODOWA" JEST WYDAWNICTWEM NIEZALEŻNEM, PRYWATNEM I TEM SAMEM NIE JEST ORGANEM KOMITETU FLOTY NARODOWEJ. ZALEGŁE PRENUMERATY NALEŻY WPŁACAĆ JEDYNIE NA KONTO W P. K. O. 18981.

NUMER LUTOWY UKAŻE SIĘ JAKO UROCZYSTY NUMER JUBILEUSZOWY ZE WZGLĘDU NA PRZYPADAJĄCE DZISIĘCIOLECIE OBJĘCIA MORZA PRZEZ RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ.

REDAKCJA

MINISTER EUGENJUSZ KWIATKOWSKI O POLSKIEJ POLITYCE MORSKIEJ

SIŁA POLSKI LEŻY NA ZACHODZIE. NACZELNE PRZYKAZANIE WIARY PAŃSTWOWEJ.

Podajemy streszczenie odczytu p. min. przemysłu i handlu Eugenjusza Kwiatkowskiego p. t. „Powrót Polski nad Bałtyk", wygłoszonego na inauguracji Akademickiego kursu dla Publicystów i Dziennikarzy polskich w Teatrze Miejskim w Toruniu:

P. minister zaznaczył na wstępie, iż od zarania świata umiejętne i wytrwałe wyzyskiwanie morza i żeglugi było czynnikiem twórczym, najbardziej podstawowym i decydującym. W Europie wokoło dwóch mórz Śródziemnego i Bałtyckiego przejawiały się najważniejsze wypadki historyczne. W przeszłości historycznej imię Polski nieraz stawało się głośne nad Bałtykiem. Były to jednak rapsody historyczne. Wzrok polityczny Polski kierował się głównie na wschód, co było błędnem, gdyż źródło siły Polski leżało i leży zawsze na zachodzie. Mimo pokoju z przed 464 laty, oddającego Polsce na przeciąg kilku wieków Pomorze z Gdańskiem, ziemią Chełmińską i Malborską, z Elblągiem i Warmją, Polska nie mogła stworzyć potęgi morskiej. Wiele się na to złożyło powodów. Tkwiły one zarówno w charakterze narodowym, jak i w ogólnem położeniu geograficznem oraz w państwowo - społecznym ustroju Polski. Podstawowym błędem Polski historycznej było oddanie ludności nadbałtyckiej na pastwę wynarodowienia. Przez całe stulecia odbywał się proces zacierania polskości ludu nadbałtyckiego. Czyż więc w tych warunkach — mówił pan minister — w rezultacie wielkiego braku niezłomnej polityki morskiej z jednej, a systematycznego wynaradawiania z drugiej strony, nie jest jak gdyby cudem i dowodem wielkiej siły rasowej, że przecież chociaż na małym odcinku kilkudziesięciu kilometrów wybrzeża przetrwał mocny żywioł polski, który zdołał Polskę przywrócić rodzinie państw bałtyckich? Dzięki patrjotyzmowi i wytrwałości tej ludności, wróciliśmy przed 10 laty na mocy prawa i sprawiedliwości dziejowej poraz trzeci nad fale Bałtyku. Przyszliśmy z kapitałem większego uświadomienia o wartości morza i o obowiązkach, które jego posiadanie na nas nakłada.

Polityka morska, to nowy i trudny dla nas temat, to też wiele wody wiślanej musiało zginąć na Bałtyku, zanim uwaga całego społeczeństwa zawędrowała nad morze. Ten siew stuleci całych nie przepadł. Za błędy naszych przodków zapłaciliśmy już karę sowitą — pozostał dziś we władaniu naszem mały skrawek wybrzeża, reprezentującego już tylko 3% naszej granicy państwowej. Ale jakość tej granicy morskiej, tylko od nas samych zależy, od sumy pracy i wytrwałości oraz wiedzy, którą nad Bałtyk przeniesiemy.

Następnie omówił min. Kwiatkowski zagadnienie polityki morskiej z dwóch punktów widzenia: politycznego i gospodarczego.

Stwierdził, iż stosunki gospodarcze powojenne uległy znacznej zmianie, ale z punktu widzenia interesów Polski — zmianie na gorsze. $^3/_4$ naszej granicy lądowej otacza mur zarówno dla wyrobów gotowych, jak też surowców przemysłowych i rolniczych oraz produktów hodowlanych. Tu zarysowuje się w całej pełni waga problematu morskiego dla gospodarstwa polskiego. Cały problemat stopniowej, konsekwentnej i świadomej rozbudowy ekonomicznej Polski pozostałby bez użytkowania wybrzeża morskiego utopją. Pozatem wchodzą tu w grę i inne czynniki, a przedewszystkiem emigracja. Tylko przez własną drogę morską, tylko przez własną flotę możemy zbudować trwałą nić, wiążącą naszych rodaków na obczyźnie z ich Ojczyzną. Wchodzi tu w grę dalej inny fakt gospodarczy. Prawie 50% naszego importu powinien wejść do Polski drogą morską, skracającą łańcuch kosztownego obcego pośrednictwa. Droga morska towary importowane daje taniej, towary eksportowane pozwala sprzedać drożej. W ten sposób zarazem zasięg zdolności konsumcyjnej towaru polskiego w niezwykły sposób się rozszerza. Stąd wynika sama przez się linja kierownicza, rzucająca perspektywę na dalekie lata przyszłości, polskiej pracy i polityki na wybrzeżu morskiem. Winno się ono stać na całej swej przestrzeni jednem wielkiem płucem całej Polski. Winno się organicznie związać z siecią komunikacji z całym krajem, aż po Śląsk polski, po podnóże Karpat, po ziemie Wołynia i Wilna. I Polska

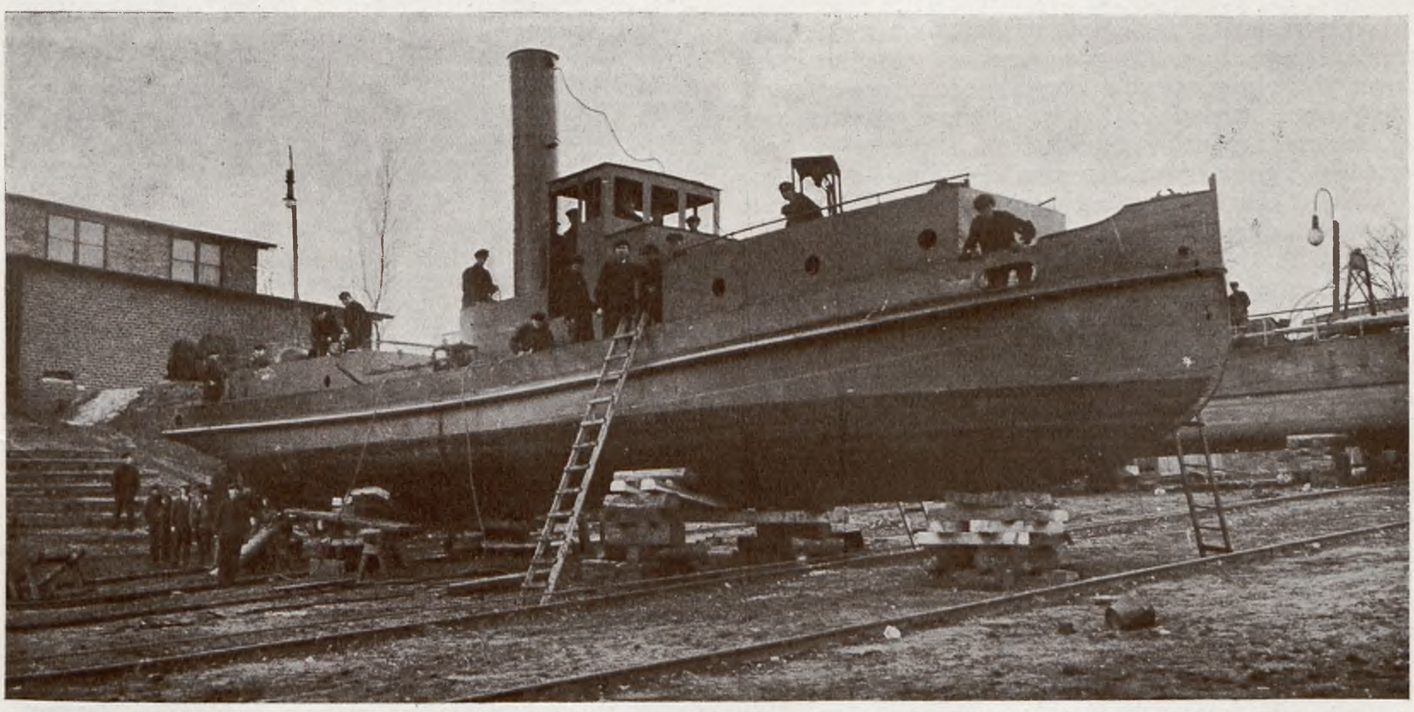
musi się również ustawić frontem do swego wybrzeża morskiego. Jest to oczywiście tylko zasada naczelna, nie zaś program konkretny. Ten musi być sharmonizowany z warunkami chwili bieżącej.

Pierwsze miejsce w programie tym zajmuje budowa portu w Gdyni. Wprawdzie Polska w szerokiej mierze może korzystać z urządzeń portowych i aparatu handlowego Gdańska, posiadającego świetne i stare tradycje handlu morskiego, wprawdzie Gdańsk to jest — jak mówiono w Polsce w XVI wieku — „okiem, którem Korona polska na świat patrzy", ale jednem okiem źle się widzi, więc lepiej jest patrzeć na świat dwoma oczyma. Był moment w r. 1919 przy zawieraniu t. zw. umowy warszawskiej między Gdańskiem a Polską, że omal nie powtórzyliśmy błędu Kazimierza Jagiellończyka, oddając Gdańskowi monopol eksploatacji handlu morskiego. Na szczęście błąd ten nie przybrał kształtów realnych. Ekonomicznie jest rzeczą pożyteczną i zdrową, że Gdynia powstaje w trudnych warunkach, zmuszających ją do przystosowania się do świetnie zorganizowanego aparatu handlowego Gdańska. Analogicznie dla rozwoju Gdańska istnienie Gdyni oznacza nie tylko konieczność trwałego doskonalenia swej organizacji, ale zarazem zmniejsza dlań psychologiczne a w zagadnieniach ekonomicznych szkodliwe nastawianie się na odpór wobec możliwości procesu polonizacji, gdyby był tylko jedynym portem Rzeczypospolitej. Im bardziej Gdańsk zbliży się gospodarczo do Polski, tem większe korzyści materjalne z tej współpracy wyniknąć mogą dla Gdańska tak, jak nieraz wynikały w dawnych wiekach wspólnej historji. Ze względu na wszystkie tak żywotne dla Polski powody samodzielnej, wytężonej i wytrwałej pracy naszego polskiego wybrzeża wyrzec się nie możemy i nigdy się nie wyrzekniemy.

P. minister ilustruje dotychczasowy stan rozbudowy portu w Gdyni oraz doniosłą rolę tego portu w życiu gospodarczem Polski. Rezultaty, osiągnięte w tej dziedzinie są nadzwyczajne. Od r. 1926 do 1929 eksport polski drogą morską wzrósł o 50%, w samej Gdyni zaś prawie o 600%. Tak samo ma się sprawa z importem. W r. 1927 cyfra importu przez Gdynię wynosiła zaledwie 6.700 ton, w 11-tu miesiącach 1929 r. 313.000 ton. Eksport nasz w ciągu pierwszych 10 miesięcy w r. 1928 do Anglji reprezentował wartość 174 miljony zł. Na rynkach azjatyckiego wschodu te same cyfry wynoszą 27 i pół milj. zł. i 40 milj. zł., w Ameryce Północnej 16 i 28 milj., w Ameryce Południowej 8 i pół i 15 milj. W Afryce 6 i 10 milj. zł. itd. Osiągnięte rezultaty należy w znacznej części przypisać również i współdziałaniu własnej floty handlowej. Tu twórca marynarki skreśla pokrótce zaczątki i rozwój polskiej floty handlowej. Jedno jest tylko najważniejsze — mówi dalej p. minister — nie powinien i nie może minąć rok, w którymby Polska nie mogła znaleźć środków na powiększenie swej floty zarówno handlowej jak i wojennej. Ciągłość działania w tej dziedzinie decyduje o powodzeniu. Dalszem zagadnieniem, związanem nierozdzielnie z pracą na wybrzeżu polskiem to rozbudowa portu w Gdyni, rozbudowa linji kolejowej, łączącej zachodnio-południową część państwa w sposób najprostszy i najbardziej bezpośredni z portem.

Po zobrazowaniu rozwoju miasta i samorządu gdyńskiego oraz poświęceniu dłuższego ustępu swej mowy sprawom rybackim p. minister kończy:

Chcemy trzymać się morza. Jest to potrzeba i konieczność niezłomna całego społeczeństwa. Gdynia jest najważniejszem naszem wyjściem na świat, otwieranem przez nas dla nieskrępowanej woli prawdziwej i uczciwej współpracy międzynarodowej. Witamy tam każdą zdrową inicjatywę gospodarczą, nacechowaną chęcią pokojowej współpracy z całą radością, niezależnie, czy wychodzi ona ze strony polskiej, czy też od obcych zagranicznych naszych przyjaciół. Ale ponad to wszystko ważniejszem jest, że dziś wybrzeże polskie stanowi własność duchową, własność pracy i wysiłków całego społeczeństwa polskiego. Myśl, rzucona już w pierwszych latach naszej samodzielności gospodarczej i politycznej, przenikała coraz głębiej i coraz dalej, aż stała się nieodpartą koniecznością, niezłomną wolą całej Polski. I stała się ona naczelnem przykazaniem wiary państwowej.



W warsztatach Lloydu Bydgoskiego.

ADAM RUDZKI:

PORT GDAŃSKI W OSTATNIEM DZIESIĘCIOLECIU



Adam Rudzki, Kierownik Agencji Handlowej Rady Portu Gdańska w Warszawie.

Okres czasu, wymieniony w tytule niniejszego artykułu, te pierwsze 10 lat pokojowej pracy gospodarczej po wstrząsach wojenych, cechuje, zwłaszcza dla Europy Środkowej, przystosowywanie się życia gospodarczego do nowych warunków pracy, wypływających ze zmian politycznych w strukturze Europy powojenjen. Port gdański przeszedł w tym okresie również bardzo ciekawą ewolucję, w życiu tego portu zaszły wielkie zmiany tak, że posiada on dziś zupełnie inne znaczenie, niż przed wojną.

Włączenie Wolnego Miasta Gdańska, a więc i portu gdańskiego do polskiego obszaru celnego, znalezienie się portu gdańskiego w obrębie jednolitego systemu kolejowego z większością swego obszaru ciążenia, szereg innych związków gospodarczych pomiędzy tym portem a jego polskim obszarem ciążenia — wszystko to miało na celu stworzenie Polsce możliwości dogodnego, bezpośredniego dostępu do morza. Współpraca Polski i W. M. Gdańska w dziedzinie portowej znalazła pozatem swój wyraz w utworzeniu Rady Portu w Gdańsku, która, jak wiadomo, składa się z przedstawicieli obydwóch stron zainteresowanych.

Jako konsekwencja tych nowych zadań portu gdańskiego, charakter jego rozwoju musiał stać się odbiciem polskich stosunków gospodarczych. Możemy tu bez trudu odróżnić trzy okresy. Pierwszy to lata 1919 — 21, okres zubożenia Polski wskutek wojny światowej i późniejszej wojny z Rosją. Okres ten cechuje brak w gdańskim obszarze ciążenia artykułów pierwszej potrzeby, a więc żywności, odzieży i t. d. Artykuły te są sprowadzane masowo, w pierwszym rzędzie ze Stanów Zjednoczonych. W latach tych Gdańsk staje się portem wybitnie importowym, przyczem import osiąga swój rozwój najwyższy w r. 1920 1.700.000 ton, ażeby w r. 1921 cofnąć się do 1.026.000 t. Eksport wykazuje ewolucję wprost przeciwną, a mianowicie zamiast 140.000 t. w r. 1920, wywieziono 380.000 t. w r. 1921.

Omówione powyżej zjawisko, a mianowicie tendencja wzrostowa eksportu, jest cechą charakterystyczną dla okresu następnego, to jest dla lat 1922 do lipca 1925. W okresie tym życie gospodarcze Polski znajduje się w stadjum odbudowy zniszczeń wojennych. Produkcja rolna i przemysłowa zaczyna stopniowo zaspakajać podstwowe potrzeby rynku wewnętrznego. Jednocześnie spadek siły nabywczej ludności oraz inflancja działają hamująco na rozwój importu. Już w r. 1922 import jest nieco mniejszy od eksportu, a mianowicie obok importu w ilości 470.000 t. stoi cyfra eksportowa 505.000 t. Jest to jednocześnie rok najmniejszych obrotów towarowych portu gdańskiego w latach powojennych ,rok przełomowy dla jego rozwoju. W latach 1923 — 24 ruch towarowy w obydwuch kierunkach miał stałą tendencję wzrostową, przyczem jednak eksport wzrastał szybciej od importu: 1923 przywóz 655.000 t., wywóz 1.060.000 t., 1924 — przywóz 740.000 t., wywóz — 1.640.000 t. Wokresie tym w przywozie główną pozycję stanowią artykuły spożywcze i kolonjalne, zaczyna się jednak jednocześnie pomyślnie rozwijać przywóz nawozów sztucznych w miarę odbudowy gospodarstwa rolnego w Polsce, zjawia się również ruda żelazna, w mniejszych jednak ilościach, niż przed wojną, wreszcie węgiel figuruje jeszcze jako artykuł importowy. W eksporcie na pierwsze miejsce wysuwa się drzewo, miejsce drugie zajmują produkty gospodarstwa rolnego ze zbożem i cukrem na czele, węgla eksportuje się stosunkowo nieznaczne ilości, jako nowy artykuł eksportowy ukazują się oleje mineralne, które przed wojną były importowane przez Gdańsk drogą morską.

Okres trzeci rozwoju portowego rozpoczął się w połowie 1925 r. i trwa z pewnemi zmianami dotychczas. Okres ten charakteryzuje szybki wzrost ruchu ciężkich towarów masowych, jak węgiel w eksporcie, ruda i złom żelazny w imporcie. Jako datę przełomową bierzemy połowę 1925 r., ponieważ od tej chwili rozpoczyna się trwający dotychczas konflikt celny pomiędzy Polską a Niemcami. Wskutek zamknięcia granicy niemieckiej dla szeregu artykułów polskich, w pierwszym rzędzie dla węgla, życie gospodarcze Polski musiało szukać nowych dróg i nowych rynków zbytu.

Najbardziej palącą była potrzeba ulokowania zagranicą nadwyżki produkcji węglowej Górnego Śląska, która dotychczas była lokowana w ilości 500.000 t. miesięcznie na rynku niemieckim. W przeciwnym bowiem wypadku groziło bezrobocie i w związku z tem poważne powikłania gospodarczo-polityczne. Dzięki skoordynowanej akcji rządu polskiego, Rady Portu w Gdańsku oraz sfer gospodarczych Wolnego Miasta i Polski, stworzono możliwość wywozu węgla drogą morską przez Gdańsk. Celem stworzenia korzystnej kalkulacji dla węgla polskiego na rynkach zamorskich, kopalnie obniżyły znacznie ceny węgla, koleje polskie przyznały temu artykułowi w kierunku na Gdańsk specjalną zniżoną stawkę przeładunkową, Rada Portu i firmy spedycyjne w Gdańsku przyczyniły się do obniżki kosztów przeładunku. Stworzono pozatem specjalną organizację, która zapewniała maksymum sprawności dowozu węgla i jego przeładunku.

(dokończenie nastąpi)

O NOWĄ LINJĘ OKRĘTOWĄ POD BANDERĄ POLSKĄ

DONIOSŁE ZNACZENIE POLSKI W ŚWIATOWEJ WYMIANIE TOWARÓW DROGĄ EKSPORTÓW I TRANZYTÓW

Niedawno na prywatnem zebraniu w jednym z klubów warszawskich, gdzie obecni byli wybitni przedstawiciele handlu i przemysłu polskiego, pewien Amerykanin — przedstawiciel jednego z najważniejszych amerykańsko-polskich przedsiębiorstw w Polsce — rzekł: „szkoda, że nie jestem Polakiem". Słowa te zostały wypowiedziane po dłuższej dyskusji, przeprowadzonej przez obecnych na zebraniu na temat ciężkiej sytuacji gospodarczej, w jakiej w ostatnich czasach Polska się znajduje, jak również na temat finansowego kryzysu, rzekomo obecnie przez Polskę przeżywanego. Naogół z toczącej się dyskusji odnosiło się wrażenie, iż Polska jest krajem bardzo biednym i w obecnych warunkach rozwinięcie polskiego przemysłu i handlu na skalę światową jest rzeczą prawie niemożliwą do uskutecznienia.

Słowa, wyrzeczone przez Amerykanina, zdziwiły niezmiernie uczestników zebrania, na zapytanie zaś, dlaczego w takich warunkach Amerykanin chciałby być Polakiem, — wyjaśnił on, że obecnie Polska posiada tak szerokie możliwości rozwinięcia zarówno przemysłu swego, jak i eksportu, jakie posiadała 60 — 70 lat temu Ameryka, brak jedynie w Polsce pionierów, którzyby zechcieli z energją i wielkim zapałem wziąć w swe ręce rozwój przemysłu i eksportu. Nie należy wątpić, iż podobne usiłowania znalazłyby poparcie zarówno ze strony czynników rządowych, jak i ze strony szerokich warstw społecznych.

Przeciętny eksport roczny z całej Polski stanowi ogromną sumę około 2400 milj. zł., przyczem 90% eksportu, wobec braku własnej floty handlowej polskiej siłą rzeczy nie może się obejść bez pośrednictwa zagranicznych towarzystw transportowych, co — oczywiście — uzależnia Polskę w niesłychanym stopniu od zagranicy zarówno pod względem handlowym, jak i finansowym.

Jeżeli powyższe uwagi odnoszą się do całokształtu zagadnień polskiej wymiany towarów, to znaczenie portu w Gdyni ma zupełnie swoisty charakter. Port w Gdyni, jako punkt wyjściowy i koncentracyjny dla eksportu towarów z Polski i tranzytu z krajów z Polską sąsiadujących, a więc w pierwszym rzędzie Czechosłowacji, Węgier i w pewnej mierze Rosji, a również jako punkt rozdzielczy dla importu towarów, kierowanych bądź do Polski, bądź też do wyżej wskazanych krajów, powinien być wyzyskany w należyty sposób dla odegrania właściwej roli w charakterze portu międzynarodowego dla wschodnich krajów Europy.

Doniosłe znaczenie portu w Gdyni staje się zupełnie jasne z chwilą, gdy się uwzględni, iż kraje takie, jak Czechosłowacja i Węgry nie posiadają własnych portów morskich. Rosja zaś posiada jedyny port na morzu Baltyckiem, czynny tylko przez kilka miesięcy w roku, odległość zaś z centrum Rosji do innych portów baltyckich, które też po części zamarzają, nie jest krótsza, niż do Gdyni, której port czynny jest przez cały rok.

Przy zastosowaniu odpowiednio niskich taryf kolejowych dla przewozu tranzytowego towarów z Węgier, Czechosłowacji i Rosji — można się spodziewać, iż olbrzymia część towarów, wywożonych z tych krajów dotychczas przez inne porty, zostanie skierowana siłą rzeczy na Gdynię, stwarzając przez to olbrzymi tonnaż przewozu morskiego dla przedsiębiorstw transportowych pod banderą polską.

Z tych wszystkich przesłanek oczywistem jest, że możliwości te mogą być wyzyskane tylko przez powołanie do życia żeglugi handlowej pod polską banderą, opartej na prywatnej inicjatywie. Przykład innych krajów, a więc przedewszystkiem Ameryki, wskazuje, iż żegluga handlowa, jako przedsiębiorstwo państwowe, dawała tylko straty i stan taki trwał zgórą 10 lat; od roku zaś — po przekazaniu jej przez rząd amerykański w ręce towarzystw prywatnych — ta sama żegluga zaczęła dawać bardzo duże zyski, pomimo wielkich kosztów eksploatacyjnych. Można z całą pewnością twierdzić, że zarówno koszty administracyjne, jak i koszty uruchomienia statków amerykańskich pod banderą polską, okazałyby się conajmniej o połowę niższe, co zapewniłoby tej żegludze zwycięską konkurencję z towarzystwami transportowemi zagranicznemi.

Zbędnem byłoby uzasadniać na zakończenie wywodów, iż w żadnym kraju nie może być mowy o zdrowym rozwoju przemysłu i całokształtu wytwórczości, gdy dla wywozu artykułów tej wytwórczości trzeba się uciekać do pomocy środków transportowych obcych. Potrzeba więc stworzenia własnej żeglugi handlowej dla Polski jest tak oczywista, iż nabiera cech aksjomatu, przy zachowaniu zaś zasady kosztów frachtów morskich, równych opłatom, pobieranym przez towarzystwa transportowe zagraniczne, a przy znacznie niższych wydatkach eksploatacyjnych — można z całą pewnością oczekiwać, iż powołanie do życia poważnej floty handlowej polskiej zapewni, oprócz doniosłego gospodarczego rozwoju Polski, również i poważne zyski dla linji okrętowej polskiej.

OSTRZEŻENIE

Do p. gen. M. Zaruskiego, generalnego sekretarza Komitetu Floty Narodowej, zostało wystosowane pismo treści następującej:

Niektórzy pracownicy Komitetu Floty Narodowej rozgłaszają, że kolporterzy i akwizytorzy czasopisma „Flota Narodowa" podszywają się pod działalność Komitetu Floty Narodowej.

Niniejszem oświadczamy, że wszyscy współpracownicy czasopisma „Flota Narodowa" są powiadomieni przez nas i przez treść naszego czasopisma, iż czasopismo to obecnie nie ma nic wspólnego z Komitetem Floty Narodowej, poza służeniem tej samej dostojnej sprawie, i jednocześnie prosimy o oddawanie naszych kolporterów i współpracowników, podszywających się pod działalność Komitetu Floty Narodowej, natychmiast w ręce sprawiedliwości.

Jednocześnie ze swej strony prosimy o uprzedzenie pracowników Komitetu Floty Narodowej, że za rozgłaszanie niezgodnych z prawdą wiadomości i szkodzących dobrej sławie naszego czasopisma będą niezwłocznie pociągani do odpowiedzialności.

Z poważaniem Radosław Krajewski.

KOSZTY PRZEŁADUNKU W PORCIE GDAŃSKIM*)

Rada Portu nie uskutecznia całkowitego przeładunku. To też koszty tego ostatniego powinny być traktowane pod dwojakim kątem widzenia: interesanta, uskuteczniającego przeładunek na własny rachunek i ryzyko, interesuje to, co pobiera Rada Portu za używanie urządzeń przeładunkowych i składowych; interesanta natomiast, powierzającego przeładunek firmie spedycyjnej — całokształt tych kosztów. Rozpatrzymy poniżej oddzielnie pojedyńcze czynniki kosztów przeładunku, a mianowicie: opłaty portowe, opłaty składowe, opłaty za korzystanie z mechanicznych urządzeń przeładunkowych, koszty robocizny.

1. OPŁATY PORTOWE

W porcie gdańskim opłaty pobierane są na podstawie każdorazowo obowiązującej taryfy opłat, ustalanej przez Radę Portu. Opłaty portowe w Gdańsku nie mają charakteru fiskalnego i zasadniczym ich celem jest pokrycie kosztów utrzymania i administracji portu. Wysokość opłat jest rozmaita dla różnego rodzaju okrętów i towarów, co daje możność sprawiedliwego rozkładu ich ciężaru. Taryfa przewiduje cały szereg zwolnień lub zniżek i nie może być w żadnym wypadku uważana za wygórowaną. Taryfa opłat jest bardzo elastyczna dzięki temu, że o wysokości poszczególnych stawek decyduje tylko jedna instancja, a mianowicie Rada Portu. W miarę możliwości finansowych stara się Rada Portu przystosować taryfę do przejściowych nawet potrzeb handlu i żeglugi, dążąc do utrzymania jej na możliwie niskim poziomie.

Zasadniczemi opłatami portowemi w Gdańsku, które powinny być brane na uwagę przy ustalaniu kalkulacji, są:

Opłata od okrętów. — Opłata ta jest pobierana od każdego metra sześciennego pojemności netto przy wejściu i wyjściu od okrętów, przychodzących i wychodzących drogą morską. Wysokość jej waha się od 0,06 G do 0,14 G od m³, zależnie od stopnia wykorzystania pojemności statku. Linje regularne otrzymują przy ruchu towarowym 15% zniżki, a przy pasażerskim 20%. Statki, nie kursujące na linjach stałych, otrzymują od 7-go wejścia w ciągu roku kalendarzowego 5%, a od 11-go — 10% zniżkę. Poza tem przewidziany jest cały szereg zupełnych zwolnień od opłaty. Z ważniejszych przykładów statków, zwolnionych od opłat, wymienić należy statki, zachodzące do portu w poszukiwaniu ładunku i opuszczające port w ciągu 48 godzin bez otrzymania takowego, statki, zachodzące po informacje lub wskazówki, wreszcie statki, zachodzące do portu dla uzupełnienia paliwa, dla wyekwipowania się, dla naprawy lub jako do portu ratunkowego. Wszystkie te statki nie uiszczają wcale opłaty za wejście do portu i wyjście z portu.

Opłata od ładunku. — Opłata ta jest pobierana od towarów wyładowanych lub załadowanych w obrębie portu gdańskiego. Wysokość jej wynosi zasadniczo 0,72 G od tony za towary normalne i 0,48 G za towary masowe. Przeszło 50 specjalnie wymienionych w taryfie towarów masowych uiszcza 0,48 G od tonny. Poza tem istnieje szereg wyjątków. Za drzewo płaci się 0,32 G od m³, za węgiel i koks przy eksporcie 0,20 G od tonny. Od opłaty tej zwolnione są do połowy towary, przeładowywane w porcie z jednego statku na drugi, oraz towary, przywiezione i wywiezione ponownie po pobycie w porcie nie dłuższym, niż przez dni 20. Od opłaty wolny jest zupełnie balast, artykuły, wchodzące w skład własnego zapotrzebowania okrętów oraz węgiel okrętowy i ropa opałowa.

Opłata za pilotaż. — Jak to wyżej zaznaczono, w porcie gdańskim istnieje przymus pilotażu. Za świadczenia w tej dziedzinie pobierane są od statków opłaty w następującej wysokości: dla części portu A (od redy włącznie aż do południowego końca Kanału Portowego) za statki do 2.000 m³ za pierwsze 200 m³ — 8 G, za każde dalsze 100 m³ — 2 G, za statki ponad 2.000 m³ za pierwsze 2.000 m³ — 44 G, za każde dalsze 500 m³ — 9 G. Dla części portu B (od końca Kanału Portowego aż do linji promu przy Milchpeter) stawki powyższe zwiększają się o 50%, dla części portu C (pozostała część portu) — o 75%.

Za pomoc pilota przy zmianie miejsca postoju statków w obrębie portu pobiera się opłatę, która wynosi przy statkach do 1.000 m³ — 8 G, wzrastając w miarę wielkości statku.

Kapitanowie statków, przychodzących regularnie do portu, mają prawo pod pewnemi warunkami składać egzamin na pilota, i otrzymują wówczas świadectwo, na mocy którego statki przez nich prowadzone zwolnione zostają od przymusu pilotażu; uiszcza się wówczas za nie tylko połowę należnej opłaty za pilotaż.

Podkreślić w tem miejscu należy, że w Gdańsku, poczynając od zimy 1928/29, nie pobiera się żadnych opłat ani dodatków do opłat za łamanie lodu. Cały szereg portów pobiera opłaty dodatkowe w miesiącach zimowych, niezależnie od tego, czy lód jest czy nie jest łamany. W Gdańsku ruch okrętowy i towarowy jest obecnie całkowicie wolny od tego ciężaru. Miało to zwłaszcza wielkie znaczenie w ciągu tak niezmiernie surowej zimy 1928/29 r. Rada Portu nie pobierała wtedy żadnych opłat nawet za pomoc, niesioną statkom poza obrębem portu, w Zatoce Gdańskiej lub na pełnem morzu.

2. OPŁATY SKŁADOWE

Za składowanie na placach i w halach składowych Rady Portu pobiera się opłaty według publicznej taryfy opłat składowych. Jak to wyżej powiedziano, opłaty te dla większości składów nadbrzeżnych pobierane są według skali progresywnej, zależnie od tego, jak długo towary są składowane. Opłaty te wynoszą:

W halach składowych:

na stronie północnej Wolnej Strefy za każdy dzień i m² za pierwsze 3 dni — 4 fen., za dalsze 7 dni — 5 fen., za każdy następny dzień — 15 fen.,

na stronie południowej Wolnej Strefy — 4, 5, 10 i 12 fen.,

nad Kanałem Portowym — 4 fen. dziennie za cały czas składowania,

*) Ukazała się książka p. t. „Port Gdański", opracowana przez Radę portu i dróg wodnych w Gdańsku i bardzo przejrzyście i estetycznie wydana przez tygodnik „Przemysł i Handel". Z tej informacyjnej książki przytaczamy wiadomości o kosztach przeładunku, jako najbardziej interesujące nasze sfery przemysłowe i handlowe.

przy Marinekohlenlager — 3,5 fen. dziennie za cały czas składowania,
na Holmie — 3 fen. dziennie za cały czas składowania,
w składach, przeznaczonych przez Radę Portu dla dłuższego składowania — 2,5 fen. we wszystkich wypadkach.

Na placach publicznych składowych za każdy dzień i m² zapotrzebowanego obszaru:

w Wolnej Strefie w pierwszej linji — 2, 2,5, 4 i 5 fen.,
w Wolnej Strefie w drugiej linji — 1,5 fen. za cały czas składowania,
przy Dworcu Wiślanym — tak, jak w Wolnej Strefie,
nad Kanałem Portowym — tak, jak w Wolnej Strefie,
na Marinekohlenlager — 1,5 fen. za cały czas składowania,
na Holmie — od 0,01 — 0,5 fen.,
na placach, przeznaczonych przez Radę Portu do dłuższego składowania — 0,5 fen. za cały czas składowania,

Na wodnych publicznych placach składowych — od 0,1 do 0,5 fen. za każde 3 dni i m².

Niezależnie od tych podstawowych pozycyj taryfa składowa przewiduje szereg wypadków wyjątkowych.

3. OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z MECHANICZNYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH

Opłaty za posługiwanie się przy przeładunku urządzeniami, znajdującemi się w basenie dla towarów masowych przy Wisłoujściu, pobierane są według taryfy z dn. 10/IX 1929 r. i wynoszą dla specjalnych urządzeń węglowych 55 fen. od tony węgla za przeładunek z wagonu aż do otworu luki okrętowej; dla dźwigów mostowych przy przeładunku rudy 65 fen. od tony za przeładunek ze statku na wagon i 10 fen. za ważenie zapomocą specjalnych bunkrów.

Opłaty za posługiwanie się żórawiami, należącemi do Rady Portu, pobierane są według publicznej taryfy opłat za używanie żórawi. Wysokość tych opłat zależna jest od rodzaju żórawia i od towaru, który jest przeładowywany. Poniżej podajemy kilka najbardziej charakterystycznych przykładów:

Przy przekładaniu lekkich towarów masowych elektrycznemi żórawiami portalowemi o nośności 7 t z chwytaczami, za każdą tonę: przy pracy na jedną zmianę 0,65 G, przy pracy na kilka zmian 0,55 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym 0,45 G, najmniej jednak za każdy żóraw i każdą rozpoczętą godzinę przy pracy na jedną zmianę 26 G, przy pracy na kilka zmian 22 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym — 18 G. W praktyce wchodzą tu w grę jedynie stawki dla pracy na kilka zmian. Za posługiwanie się takiemi żórawiami bez chwytaczy opłaty obniżają się o 20 — 30%.

Za elektryczne żórawie portalowe o nośności 2,5 ton pobiera się za każdą tonę: przy pracy na 1 zmianę 0,35 G, przy pracy na kilka zmian 0,25 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym 0,20 G.; najmniej jednak za każdy żóraw i każdą rozpoczętą godzinę przy pracy na jedną zmianę 5 G, przy pracy na kilka zmian 3,50 G, przy pracy na kilka zmian przy węglu eksportowym 3 G. Przy użyciu żórawi Rada Portu dostarcza personel techniczny, zaś firma przeładunkowa inne siły robocze.

Przy przeładunku innych towarów stawki utrzymane są na tym samym mn. w. poziomie, w każdym razie różnice w górę i w dół nie przekraczają 20% w stosunku do stawek, podanych wyżej.

4. KOSZTY ROBOCIZNY

Do wyżej wymienionych poszczególnych kosztów przeładunku w Gdańsku dochodzą koszty robocizny, czyli płace robotników portowych. Płace te w ciągu kilku lat ostatnich ustabilizowały się i podlegają nieznacznym tylko wahaniom. Utrzymują się one na poziomie mn. w. jednakowym z portami niemieckiemi i są znacznie niższe od płac w portach angielskich i skandynawskich.

5. OGÓLNE KOSZTY PRZEŁADUNKU

Zaznaczyliśmy powyżej, że wysokość kosztów przeładunku powinna być rozpatrywana pod dwojakim punktem widzenia. Omówione powyżej koszty portowe pozwalają na opracowanie kalkulacji przez firmę, uskuteczniającą przeładunek samodzielnie. Dla firmy jednak powierzającej przeładunek firmie spedycyjnej miarodajną jest pobierana przez nią stawka przeładunkowa.

Port gdański posiada cały szereg zdawna osiadłych przedsiębiorstw spedytorskich. Po wojnie przybyły jeszcze firmy polskie i zagraniczne, co stało się bodźcem do zdrowej konkurencji. Za przeładunek towarów drobnicowych firmy spedycyjne pobierają stawki, zawarte w taryfie spedytorskiej, opublikowanej przez Związek Gdańskich Spedytorów. W każdym razie, opierając się na tej taryfie, interesant ma prawo domagać się, ażeby stawka przeładunkowa nie była wyższa od wymienionej w taryfie. W praktyce przy większych transportach wszystkie firmy spedycyjne oferują stawki niższe, aniżeli przewidziane w taryfie, i dzięki konkurencji poszczególnych firm, nadawca towaru może zawierać kontrakty na przeładunek na warunkach bardzo korzystnych.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE SPÓŁKA AKCYJNA

(POLISH-BRITISH STEAMSHIP COMPANY, LIMITED)



Kmd. Stanisław Witkowski, dyrektor Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego.

Jednym z najważniejszych kroków Rządu polskiego dla rozwoju naszego handlu zamorskiego i dla ułatwienia naszemu eksportowi zdobycia rynków zagranicznych jest stworzenie polskiej linji okrętowej, łączącej bezpośrednio nasze porty z głównemi ośrodkami handlu Wielkiej Brytanji, t. j. z Londynem i Hullem.

Z inicjatywy Rządu zostało z końcem 1928 roku założone przez P. P. „Żeglugę Polską“ i angielskie Towarzystwo Ellerman's Wilson Line w Hull przedsiębiorstwo żeglugowe Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. z siedzibą w Gdyni.

Towarzystwo ma na celu utrzymanie regularnej komunikacji między portami Gdynia/Gdańsk i Londynem względnie Hullem.

Flota Towarzystwa składa się z 4 statków pojemności 10.800 tonn, pasażersko-towarowych, zaopatrzonych w wygodne pomieszczenie dla pasażerów i w ładownie-chłodnie dla przewozu artykułów spożywczych, jak bekony, szynki, masło z Polski do Anglji.

Poza tem posiadają wszystkie statki specjalne nowoczesne urządzenia kabinowe dla przewozu emigrantów z Polski do portów wyjazdu wielkich linij transatlantyckich na Zachodzie.

Nazwy i pojemność statków są następujące:

s/s „Premjer“	3540	tonn	rej.	br.
s/s „Warszawa“	2487	„	„	„
s/s „Łódź“	2450	„	„	„
s/s. „Rewa“	2376	„	„	„

Kapitanowie i załoga statków są polskie i na każdym statku znajduje się lekarz i wykwalifikowana pielęgniarka.

Główne biuro Towarzystwa mieści się w Gdyni przy ul. Portowej.

Regularne podróże statków rozpoczęły się — ze względu na niekorzystne warunki nawigacyjne, w srogiej zimie 1928/29 roku w kwietniu 1929 r.

Ładunki wywozowe z Polski do Anglji składają się głównie z następujących towarów: masło, bekony, szynki, jaja, dykty, parafina, drzewo różych gatunków, zboże, ryż, cukier, konie.

Przywóz zaś stanowią ładunki: maszyny, tkaniny, przędza, wełna, drobnica, towary kolonjalne, motocykle, tytoń.

Od początku kursowania statków do listopada b. r. wywieziono z Polski 30.042.000 kg., a przywieziono z Anglji 9.169.000 kg. różnych towarów. W ruchu pasażerskim przewieziono około 8.300 osób.

Flota Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego jest nietylko ważnym przyrostem dla naszej marynarki handlowej, ale stała komunikacja polskiemi statkami między portami polskiemi a portami angielskiemi przyczyni się do zacieśnienia stosunków z Wielką Brytanją i przez jej porty z portami i krajami całego świata.

Dotychczasowa działalność Towarzystwa dała, dzięki niestrudzonej pracy Zarządu, kapitanów i załóg okrętowych wyniki bardzo korzystne.

Rozwój ekonomiczny Polski i z tem związany wzrost jej eksportu rokują najlepsze nadzieje dla rozwoju Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w przyszłości.

JUBILEUSZ 30-LECIA PR.' CY SPOŁECZNO-PAŃSTWOWEJ



P. Prezydent Cyryl Ratajski urodził się 3 marca 1875 r. w Wielkim Zalesiu pow. gostyński (Wlkp.).

Od 1 kwietnia 1882 do 31 marca 1886 uczęszczał do szkół w Poznaniu, które ukończył z świadectwem dojrzałości dnia 9 marca 1896.

Studja prawnicze odbył na Uniwersytecie w Berlinie, gdzie złożył egzamin referendarski dnia 2 marca 1900 przy Trybunale Berlińskim. Jako referendarz sądowy odbył praktykę w Okręgu Sądu Nadziemiańskiego w Naunburgu i odbył w tym czasie (w latach 1901) służbę wojskową przy 5 pułku artylerji ciężkiej w Poznaniu.

Po złożeniu dnia 9 listopada 1905 egzaminu na asesora sądowego w Ministerstwie Sprawiedliwości w Berlinie zastępował jako asesor adwokatów przy sądach poznańskich a od 15 lutego 1906 osiadł jako adwokat przy Sądzie Ziemiańskim w Raciborzu.

Od kwietnia 1911 był zapisany na liście adwokatów przy Sądzie Ziemiańskim w Poznaniu, lecz niewykonując praktyki adwokackiej kierował firmą Dr. Roman May w Poznaniu jako jej współwłaściciel.

Stanowisko prezydenta miasta Poznania objął dnia 26 kwietnia 1922 r.

W czasie od 25 listopada 1924 do 14 czerwca 1925 był ministrem Spraw Wewnętrznych.

Ten krótki życiorys p. Ratajskiego podajemy ze względów na mijające w r. b. trzydziestolecie jego pracy społeczno - państwowej i ze względu na jego czynny udział w organizowaniu P. P. „Żegluga Polska“.

Z P. P. „ŻEGLUGA POLSKA“

WYCIECZKI ZAGRANICZNE MORSKIE

Program wycieczek zagranicznych P. P. „Żegluga Polska“ na popularnym s. s. „Gdynia“ na rok 1930 został już ostatecznie ustalony. Program wycieczek uwzględnia podróże do Kopenhagi — zwanej Paryżem Północy — oraz do Stockholmu, gdzie w r. 1930 będzie miała miejsce wielce interesująca wystawa.

W związku z coraz większą sprawnością organizacyjną P. P. „Żegluga Polska“ udało się zniżyć koszta wycieczek.

Jak i w latach ubiegłych, turyści polscy przez cały czas pobytu zagranicą mieszkają na statku i tam się stołują, — innemi słowy, przyjeżdżają do centrum obcego miasta w swoim własnym hotelu.

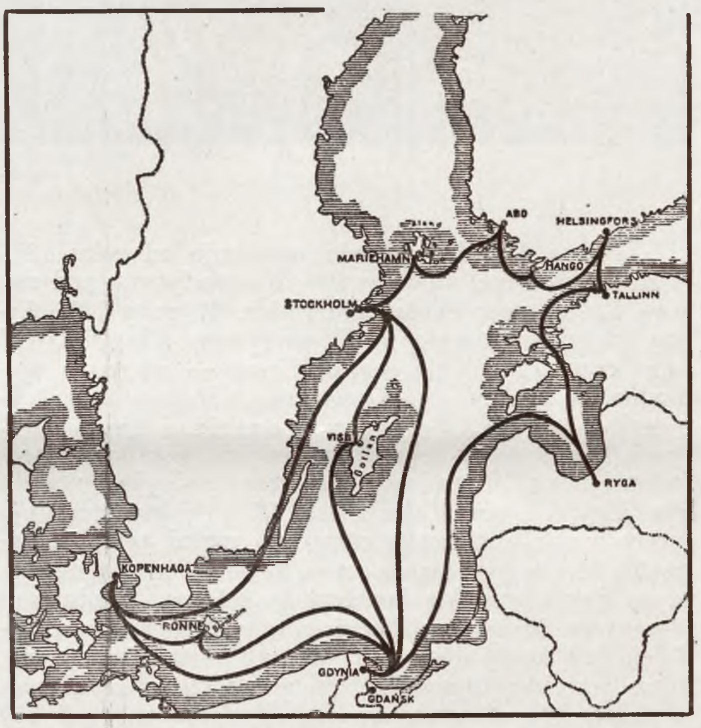
Szczegóły wycieczek komunikuje na żądanie Wydział Pasażerski P. P. „Żegluga Polska“ w Gdyni.

Zamówienia na bilety będą przyjmowały również wszystkie ajentury Międzynarodowego T-wa Wagonów Sypialnych Cook i T-wa „Orbis“.

Już czas układać projekty na lato, przyczem należy uwzględnić tak piękne, zdrowe i dostępne podróże morskie na polskim statku zagranicę, bez żadnych kłopotów paszportowych.

Program zagranicznych wycieczek morskich statkiem „Gdynią“ na rok 1930 został już wydrukowany.

Wydział Pasażerski „Żeglugi Polskiej“ w Gdyni wysyła te prosjekty na żądanie.



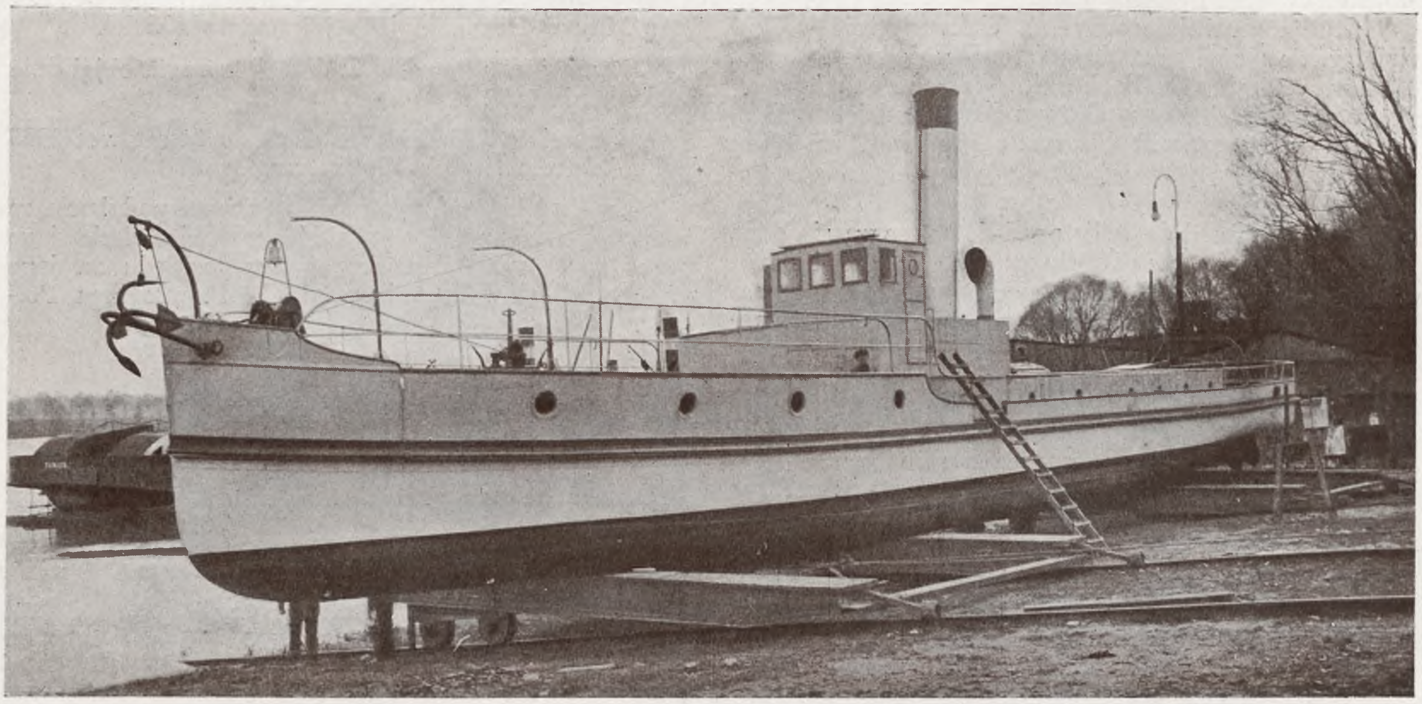
POMNIK „ZJEDNOCZENIA ZIEM POLSKICH“ W GDYNI

Należy spodziewać się, że myśl wzniesienia w Gdyni pomnika „Zjednoczenia Ziem Polskich“ niebawem zostanie zrealizowana. Składki na budowę pomnika napływają coraz liczniej Do dn. 20 września 1929 r. suma ogólna składek na budowę tego pomnika zjednoczenia polskich wysiłków dla dobrobytu i mocarstwowości Polski, wynosi 244.534,89 zł.

W okresie miesiąca (od 20.VIII do 20.IX 1929 r.) następujący ofiarodawcy złożyli datki:

Polacy ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Póln., zamieszkali w okręgu Konsulatu Polskiego w New-Yorku — 328 dol. 10 cts. — 2.913,53 zł., Oddz. „Koło Skarbowe“ Ligi Morskiej i Rzecznej — 1.000,00 zł., J. Wolanowski, Warszawa — 2.000,00 zł., Izba Przemysłowo Handlowa w Lublinie — 3.000.00 zł., Powiatowa Kasa Komunalna, Pszczyna, G. Śląsk — 100,00 zł., Dr. Władysław Wróblewski, Prezes Banku Polskiego — 1.000,00 zł., Inżynierowie L. i M. Rudowscy, Sosnowiec — 100,00 zł., Ludwik Kolwitz, Bydgoszcz — 100,00 zł., Zrzeszenie Hurtowników Żelaza w Łodzi — 1.000,00 zł., M. Sz. Chary i Synowie, Brześć n Bugiem — 200,00 zł., Szol, Wolman i S-ka, Lublin — 100,00 zł., M. Seinfeld i Fränkel, Stanisławów — 100,00 zł., Adolf Auerbach, Lwów — 100,00 zł., Miedziński i Wyrzykowski, Poznań — 100,00 zł., Śląski Przemysł Kolejowy, Katowice — 100,00 zł., Zins i Ehrlich, Tarnów — 500,00 zł., Juljan Glass, Warszawa — 500,00 zł., Juljan Weiss, Lwów — 100,00 zł., D. Lichtenstein i S. Kleinmann, Radzyń Podl. — 25,00 zł., Abraham Langsam, Przemyśl — 75,00 zł., „Metal“, Spółka firmowa, Lida — 200,00 zł.,Finkelstein i Fehl, Lwów — 100,00 zł., L. M. Rosenberg, Radom — 500,00 zł., Dom Handlowy Bracia Cholem, Wilno — 300,00 zł., M. Birman, Rzeszów — 150,00 zł., Hurtownia Żelaza, Barzeł, Baranowicze — 100,00 zł., Oddział Ligi Morskiej i Rzecznej przy Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim — 100,00 zł., Inż. Eugenjusz Kwiatkowski — honorarjum za artykuł umieszczony w miesięczniku „Rolnictwo“ p. t. „W sprawie cła na saletrę chilijską“ — 300,00 zł., co z poprzednio zebraną sumą stanowi — 244.534.89 zł.

LLOYD BYDGOSKI



W warsztatach Lloydu Bydgoskiego.

Firma Lloyd Bydgoski egzystuje od roku 1883 jako Spedycyjne Towarzystwo Komandytowe pod nazwą Bromberger Schleppschiffahrt. W roku 1891 firma zmienioną została na Towarzystwo Akcyjne. Od tego czasu datuje się rozwój firmy — z czasem wybudowano *stocznię (w Kapuściskach-Małych pod Bydgoszczą, tel. 127)* dla naprawy statków i budowy nowych parostatków, barek, motorówek, pontonów, promów i drag. Urządzono *większą fabrykę maszyn (w Kapuściskach-Małych, tel. 127)*, która wykonuje prace w dziale gazowni, cukrowni, rzeźni, cegielni, gorzelni, dziale rolniczym, oraz kotlarskim i maszynowym, jak i wszelkie konstrukcje żelazne. Zbudowano *6-gatrowy tartak (w Sierznieczku pod Bydgoszczą, telefon 44)*, który dostarcza drzewo tarte budowlane, oraz przeciera drzewo na rachunek obcy; urządzono *cegielnię (w Siernieczku pod Bydgoszczą, tel. 44)* z produkcją około 4 miljonów sztuk cegieł różnych typów oraz dren i zakupiono *3 folwarki, znajdujące się w obrębie miasta Bydgoszczy.*

Dla usprawnienia żeglugi zbudowano *port przeładunkowy (w Kapuściskach-Małych pod Bydgoszczą, tel. 267)*, gdzie można wszystkie ładunki masowe, jak węgiel, drzewo, zboże, cukier przeładowywać z wagonów na statki rzeczne i odwrotnie.

Za czasów polskich rozszerzono zakres działania żeglugi na Wisłę, stwarzając w Warszawie nowy Oddział i powiększając tabor rzeczny towarzystwa, wskutek czego rozszerzoną została również i działalność egzystującego już Oddziału w Gdańsku.

To też Lloyd Bydgoski jest obecnie najpoważniejszym towarzystwem żeglugowem na kanałach, Brdzie i Wiśle — utrzymuje stałe połączenia pomiędzy Gdańskiem, Bydgoszczą i Warszawą — obsługuje również cały przemysł i rolnictwo, które grawituje do kanałów, Brdy i Wisły.

W ostatnich czasach rozszerzono również zakres działania stoczni Lloydu Bydgoskiego, mianowicie, zbudowano 2 parowce — z tego jeden statek osobowy „Gniew“ o typie, który specjalnie nadaje się dla naszej nieuregulowanej Wisły o zanurzniu 0,70 m., tak, że statek ten może kursować nawet w czasie bardzo niskiego stanu wody — drugi lodołamacz, „Wrobna“, o zanurzeniu 1,15 mtr., posiada maszynę parową o sile 100 koni, elektryczne oświetlenie i urządzenia telegraficzne, gdyż służyć ma jako depeszowiec w czasie akcji łamania lodu. Obydwa statki zbudowane zostały wyłącznie z polskiego materjału.

Kapitał zakładowy Towarzystwa wynosi 2 miljony złotych i akcje znajdują się w rękach miasta Bydgoszczy, fundacji dobroczynnych, stojących pod zarządem miasta, jakoteż kilku poważnych grup akcjonarjuszy.

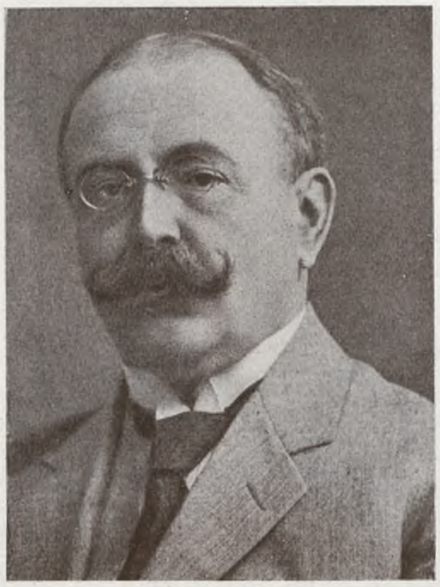
Do Rady Nadzorczej towarzystwa należą: wiceprezydent miasta Bydgoszczy Dr. T. Chmielarski, jako przewodniczący, Inż. Rolbieski, wicekonsul szwedzki i dyrektor Tow. Akc. „Karbid Wielkopolski“ jako zastępca przewodniczącego, a jako członkowie pp. Dyrektor Bauer, radca Francke, przemysłowiec drzewny z Niska, radca Hańczewski, prezes Lednicki, radca Wache i radca Żeromski.

Zarząd stanowią dyrektor Wincenty Łukowski i Dyrektor Marceli Maryński.

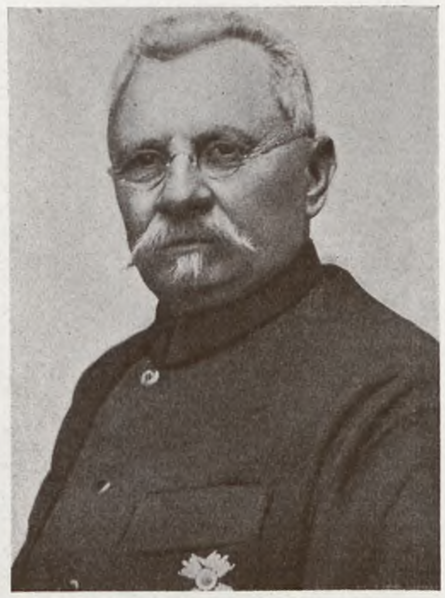
Z POŚRÓD RZECZNIKÓW POLSKIEJ EKSPANSJI MORSKIEJ



Dr. Mieczysław Smolarski, twórca i prezes Zrzeszenia Beletrystów Polskich, ogłosił drukiem dwudziestą drugą powieść p.t. „Na ziemiach polskich bój", osnutą na tle ostatnich walk o Polskę i dostęp jej do Bałtyku.



Dr. Majewski, gorący propagator rozszerzenia polskich widnokręgów gospodarczych, wygłosił w Lublinie w sali uniwersytetu odczyt o czasopiśmie „Flota Narodowa".



Dr. Franciszek Grodecki z Żyrardowa (patrz w numerze następnym „Floty Narodowej", w dziale regjonalnym).

UDOGODNIENIA TRANSPORTOWE PŁYNĄCE Z DZIAŁALNOŚCI „AMERICAN SCANTIC LINE".

Rząd Polski zdając sobie sprawę z faktu, że port w Gdańsku nie jest w możności zaspokoić potrzeb wzrastającego stale handlu zagranicznego Polski, postanowił w r. 1924 stworzyć swój własny port morski, leżący całkowicie na terytorjum polskiem i pozostający wyłącznie w rękach polskich. Port ten wybudowano w Gdyni, miejscowości tak małej, że w r. 1924 była ona zaledwie oznaczona na kilku tylko mapach. Pomimo szybkiego rozwoju i znacznych udogodnień, port ten do niedawna był jeszcze mało znany, tak, że okręty płynące z Ameryki omijały go, zawijając do Gdańska.

W kwietniu 1929 r. polskie Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji zawarły umowy z „American Scantic Line", mające na celu uruchomienie stałej komunikacji handlowej pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi, uwzględniając swój własny port.

Warunki umów zapewniają polskim sferom handlowym i kupieckim regularną komunikację okrętową w okresach 14-to dniowych do- i z portu Gdyni, w miarę zaś ożywienia stosunków handlowych polsko-amerykańskich, w okresach 7-mio dniowych. Wzamian za to „American Scantic Line" otrzymała od Rządu Polskiego wyłączne prawo wprowadzenia w życie bezpośrednich dokumentów przewozowych lądowo-morskich.

Okręty „American Scantic Line" udoskonalone według ostatnich wymagań techniki, utrzymują szybką komunikację między Stanami Zjednoczonemi i Polską, odpływając co drugi czwartek z New Yorku, po uprzedniem naładowaniu ich w innych portach, jak Boston, Baltimore, Filadelfja. Po drodze zawijają one do Kopenhagi na najwyżej 2-wudniowy postój, poczem w ciągu jednej nocy przybywają do Gdyni. Cała podróż z New Yorku do Gdyni trwa od 13 do 15 dni. W komunikacji z Polski zachodzi ta korzystna różnica, że okręty odpływające z Gdyni w drodze do Stanów Zjednoczonych, nie zawijają już do innych portów.

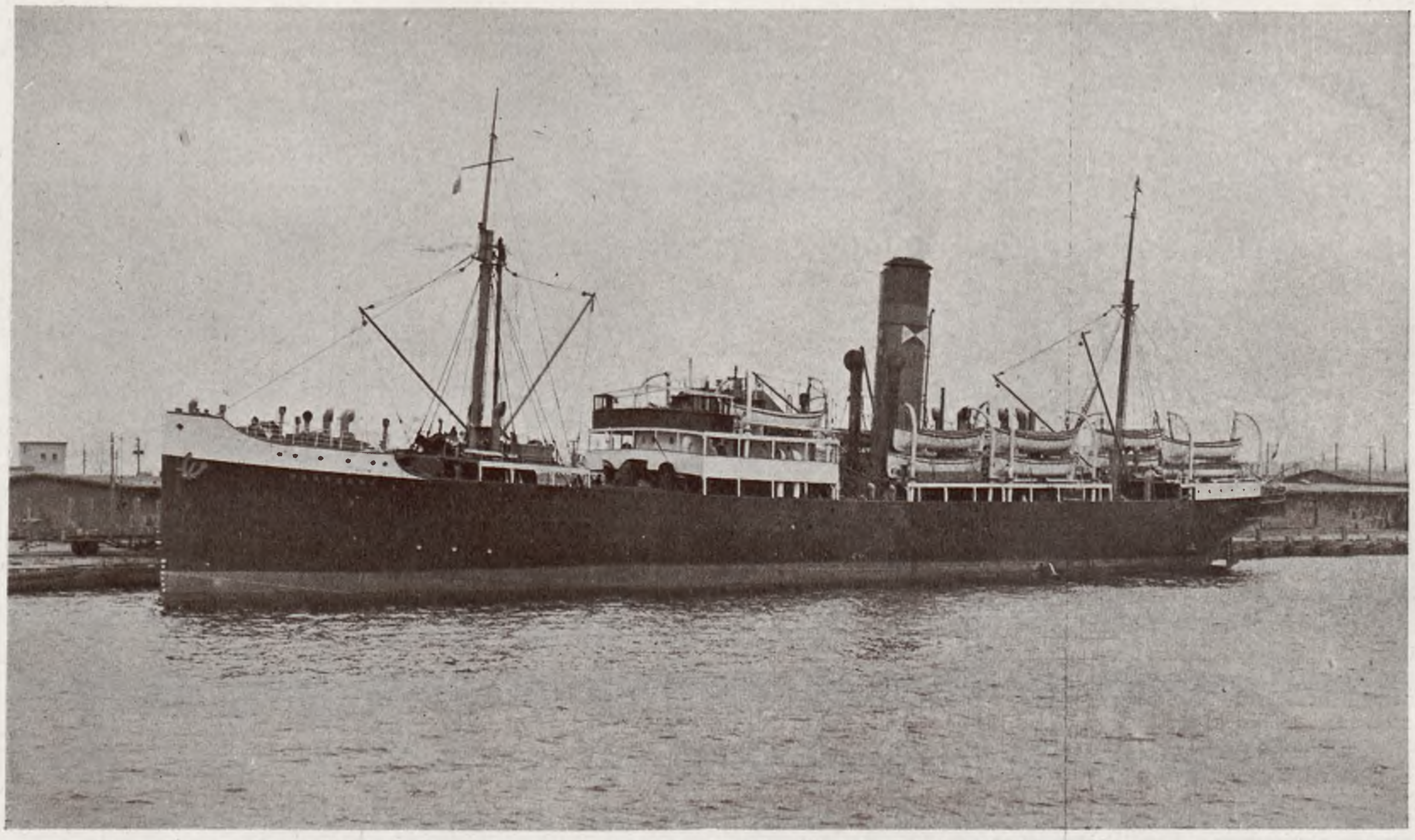
„American Scantic Line" pragnąc jaknajbardziej udogodnić swym klijentom transportowanie towarów, posiada do ich użytku obszerne, nowocześnie urządzone składy towarowe w porcie gdyńskim. W znacznej części tych składów, specjalnie odgrodzonej, znajdują się Władze Celne. Przestrzeń ta jest składem wolno-cłowym. A zatem i Gdynia, podobnie jak inne kraje europejskie posiada swój „wolny port".

Jednem z ważniejszych odogodnień, ofiarowanych kupcom na zasadzie zawartych umów, jest możność wysyłania towarów do ostatecznego miejsca przeznaczenia za zwyczajnemi listami przewozowemi, lub takiemi, które są dokumentami handlowemi. Ta inowacja znosi zupełnie koszta przeładunków w rozmaitych obcych portach, jak również zapobiega wielu niepotrzebnym funkcjom, będącym najczęściej główną przyczyną zwłoki w transportach towarów. Omawiane tu dokumenty przewozowe, jak żadne dotychczasowe, zapoznawać będą zgóry tak nadawcę, jak i odbiorcę z całkowitym kosztem, związanym z przesyłką towarów. Przy wprowadzeniu w życie tych dokumentów przewozowych stwarza się sytuacja umo-



Dokonywanie ekspertyzy tytoniu amerykańskiego w magazynach „American Scantic Line".

STATEK POLSKO-BRYTYJSKIEGO T-WA OKRĘTOWEGO „WARSZAWA"



żliwiająca wysyłkę towarów z dowolnego punktu w Polsce do dowolnego punktu w Stanach Zjednoczonych lub odwrotnie, z taką łatwością, jak powiedzmy z Warszawy do Krakowa, lub z New Yorku do Pittsburga.

Urządzenia tego rodzaju dają nadzwyczajną korzyść miejscowym nadawcom, może on bowiem przedstawić dokument przewozowy, będący efektem handlowym w swoim banku w miejscu zamieszkania. Zamiast załatwiać tranzakcje bankowe i finansowe w jednem większem centrum, będą one tak rozdzielone, że zainteresowanie się większych przedsiębiorstw wzrośnie i handel zagraniczny powiększy się. Trudno pomyśleć o czemś lepszem, coby tak dobroczynnie wpływało na porozumienie się i przyczyniało do rozkwitu handlu. Obecnie dążeniem „American Scantic Line" oraz zainteresowanych sfer rządowych w Polsce jest rozciągnięcie powyżej wymienionych udogodnień na okoliczne państwa, a mianowicie Rumunję i Czechosłowację. Pertraktacje w tym kierunku mają być ukończone jeszcze tej zimy.

„American Scantic Line" nawiązała kontakt z innemi towarzystwami okrętowemi celem ułatwienia przeładunków w New Yorku oraz dalszej ekspedycji towarów, wymienianych pomiędzy Polską a Ameryką Południową i Indjami Zachodniemi. Prócz tego „Amrican Scantic Line" dąży do zaprowadzenia udogodnień bankowych dla przesyłek zagranicznych, przybywających do Polski i w tym celu poczyniła już odpowiednie kroki.

Z BALU CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA"

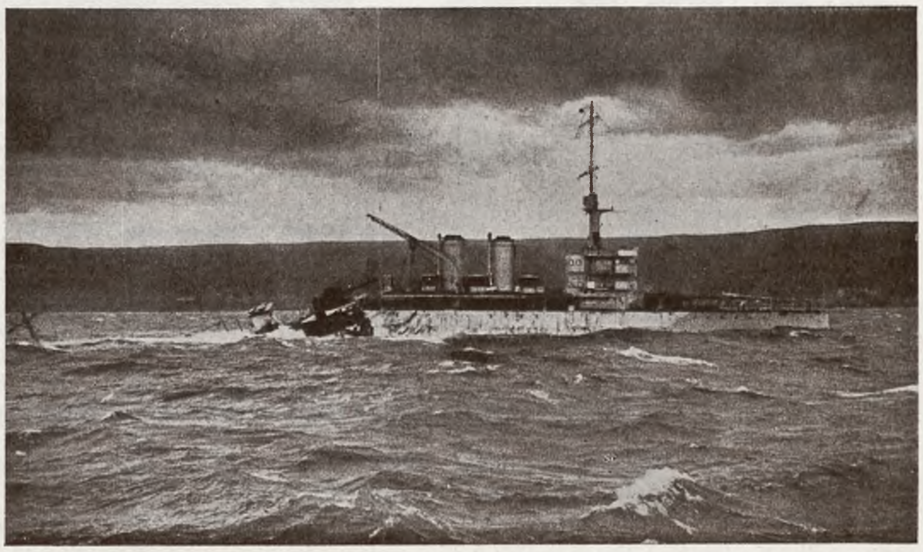


W przestronnych, mieszczących przeszło dwa tysiące osób w salach Warszawskiego T-wa Łyżwiarzy (Dolina Szwajcarska, ulica Szopena 3) dnia 4 b. m. czasopismo „Flota Narodowa" urządziło dla swych czytelników i dla spopularyzowania swych haseł bal publiczny. W potopie kolorowych świateł, przy dźwiękach pierwszorzędnej orkiestry, bawiono się do rana. Stoją pp: dr. Mieczysław Jarosławski, prezes Stołecznego Oddziału Ligi Morskiej, Stanisław Lech-Tomczak, inspektor Komitetu Floty Narodowej, Andrzej Śnierzyński, artysta paryskiego baletu Djagielewa, red. Rad. Krajewski, Art. Teatru Narodowego Wanda Makowska, utalentowana deklamatorka „Światosłowia", które niebawem się ukaże w druku jako premja, trzyma egzemplarz „Floty Narodowej"



P. S. Bromberg, protektor „Floty Narodowej" w Lubelszczyźnie.

KRĄŻOWNIK ROZBITY PRZEZ RAFĘ



Krążownik pancerny „Edgar-Quinet", statek szkolny wyższych oficerów marynarki wojennej, rozbił się 4 b. m. o nieznaną skałę o 1.200 m. od przylądka Cap-Blanc, podczas ćwiczeń z torpedowcem „Enseigne-Roux". Załoga uratowana.

STATEK „POMORZE" SŁUŻYĆ BĘDZIE CHWALE POLSKIEGO ŻEGLARSTWA

Statek „Pomorze" zbudowany został w 1909 r. przez stocznię „Blohm i Vosc" w Hamburgu i następnie w ciągu lat pięciu t. j. do wybuchu Wielkiej Wojny w 1914 r. służył pod nazwą „Prinz Eitel Friedrich" jako statek szkolny niemieckiej marynarki handlowej.

Obecnie komitet pomorski Floty Nar. zakupił statek ten od bar. Forest za 7.000 funtów szterlingów, tj. 380.295 zł. i przystąpił do przeróbek, których dokonania podjęła się po przetargu przy udziale 10 stoczni duńska stocznia Skibsvaerft-Noskov, oferująca najniższą cenę i najkrótszy termin.



Stylowy renesansowy pałac gościnnego hr. Adolfa Ponińskiego w Kościelcu pod Inowrocławiem.

SPÓŁCZEŚNI PIRACI NA WODACH OCEANU SPOKOJNEGO

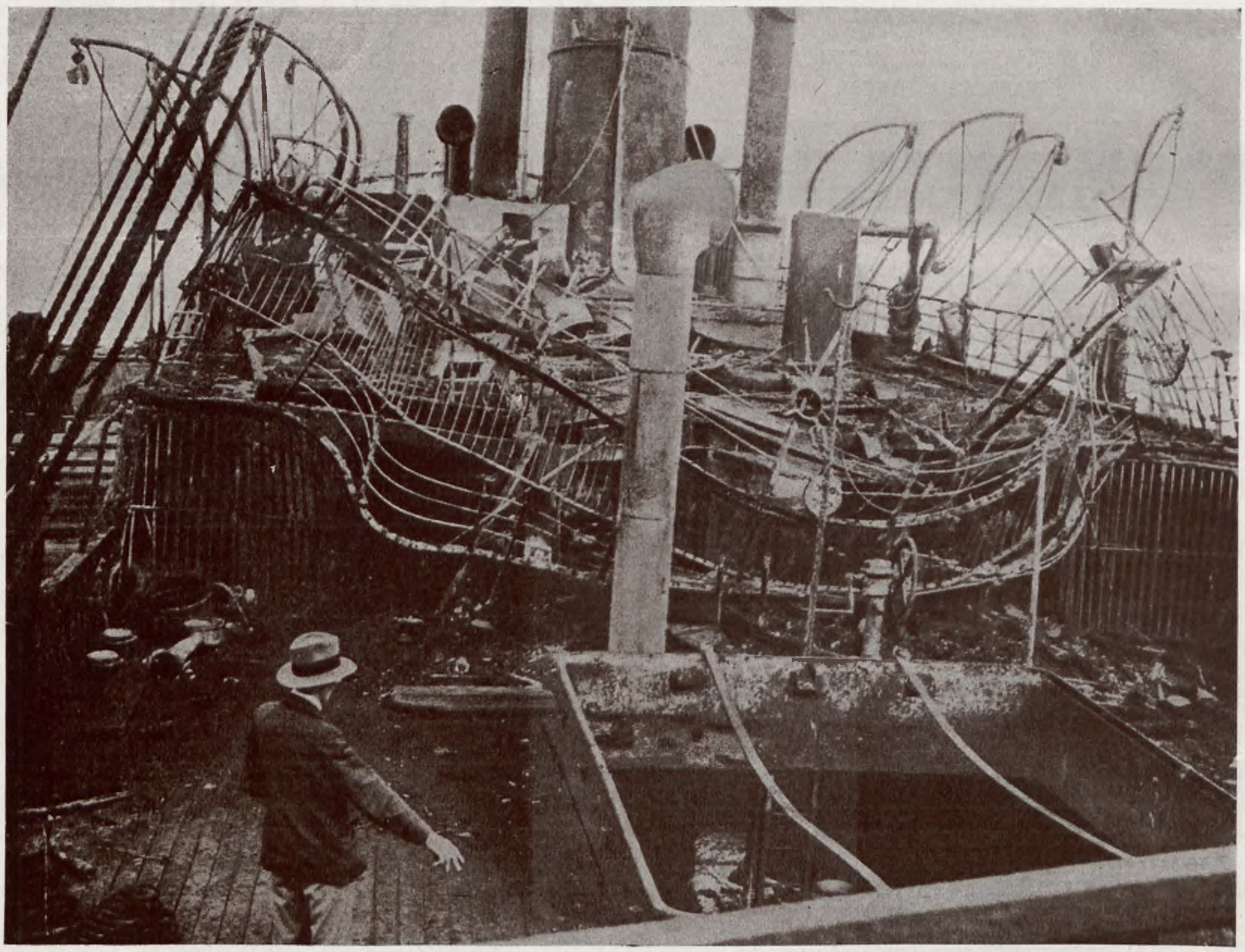


Inżynierowie Mollo, Kewell i Dusan, którzy broniąc się zabili wielu piratów.



Kilku ludzi z załogi, którzy byli wierni oficerom podczas ataku.

Na wodach Pacifiku, zwłaszcza w portach chińskich grasują bandy piratów. Bandy te zazwyczaj w charakterze podróżnych, zaopatrzonych we wszelkie potrzebne dla pasażerów dokumenty, wsiadają na pasażerskie statki i w chwili dogodnej, kiedy okręt jest odosobniony na wodach, wymordowywują załogę, obrabowywują podróżnych, okręt opanowywują, palą go lub topią, a sami uchodzą na łodziach ratunkowych w ten lub inny sposób z bogatym łupem. Podane tu ilustracje oświetlają taki właśnie wypadek na angielskim okręcie „Haiching", jaki stał się ofiarą takiego napadu dn. 8 grudnia ub. r.



Żałosny wygląd pokładu parowca angielskiego „Haiching", podpalonego przez piratów w grudniu 1929 r. w pobliżu chińskiego miasta Haiphong.

Prenumerata: rocznie 24 zł.,

Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. Filja „Floty Narodowej" w POZNANIU: Antoni Wysocki, ul. Woźna 13-b. Filja „Floty Narodowej" w KATOWICACH: Wiktor Jagniątkowski, ul. Plebiscytowa 1. Filja „Floty Narodowej" w ŁODZI: Ludwika Wójcikówna,ul. Przejazd 40 m. 4. Filja „Floty Narodowej" w BYDGOSZCZY: Stefan Michalik, Magistrat-Ratusz. Redakcja i administracja czynna jest od godz. 11 do 12 w dni powszednie.

REDAKTOR I WYDAWCA: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

„Drukarnia Literacka", Nowy Świat 22. tel. 281-88.